



RESUMO DOS REGULAMENTOS DESPORTIVO E TÉCNICO

CATEGORIA SUPER FÓRMULA 4

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO

ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS

10.4 SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS – SÊNIOR: Serão realizadas 02 (duas) Provas de 17km/15 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01. O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

10.8 Sempre que houver mais de 24 inscritos, e em favor da segurança:

10.8.1 Serão realizadas 2 tomadas de tempos, denominadas Grupo 1 e Grupo 2. A separação da tomada será feita de acordo com o último treino cronometrado da categoria, sendo a metade mais rápida os componentes do Grupo 1 e os demais do Grupo 2. Caso algum piloto não participe do último treino ele será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

10.8.2 Caso haja mais de 36 pilotos haverá provas classificatórias: classificatória grupo 1 e classificatória grupo 2, com duração de 70% do previsto para a categoria. Cada piloto participará desta prova conforme a classificação obtida na Tomada de Tempos de seu grupo.

10.8.3 O resultado das provas classificatórias determinará os 36 pilotos para a prova final (18 melhores classificados de cada grupo). O autor da volta mais rápida entre os dois vencedores das classificatórias será o pole-position, e os demais participantes da sua classificatória ocuparão as posições ímpares. Os demais largarão nas posições pares. Caso haja empate na volta mais rápida será analisada a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

ART. 12º - MOTORES E/OU KARTS ALUGADOS PELO KARTÓDROMO DA GRANJA VIANA

12.1 Se o equipamento for danificado por acidente o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

12.2 Após cada sessão, depois da qual os motores tenham de ser devolvidos à organização, os mesmos serão vistoriados pelos técnicos do Kartódromo da Granja Viana. Na eventualidade da descoberta de qualquer modificação não-autorizada na especificação técnica que altere o desempenho de uma unidade (melhorando-a para vantagem própria ou piorando-a visando prejudicar outro concorrente que porventura possa ter aquela unidade sorteada para si) a equipe responsável pela adulteração será punida da seguinte forma:

12.2.1 PUNIÇÃO DESPORTIVA



12.2.1.1 Se a modificação for feita entre o treino livre e a tomada, a equipe não poderá realizar a tomada, sendo obrigada a largar da última posição na Prova 01 ou Única;

12.2.1.2 Se a modificação for feita entre a tomada e a corrida, a equipe será desclassificada da Tomada de Tempos, sendo obrigada a largar da última posição na Prova 01 ou Única;

12.2.1.3 Se a modificação for feita entre as Provas 1 e 2, a equipe será desclassificada da 1 e largará da última posição na Prova 2.

12.2.2 PUNIÇÃO PECUNIÁRIA

12.2.2.1 Em todos os casos acima a equipe poderá ser multada em valor equivalente a 03 (três) UP's, referente aos custos de reparo emergencial da unidade adulterada.

ART. 13º - TROCA DE MOTOR

13.1 Seguirá o estipulado no regulamento particular de cada categoria para penalidades desportivas. Caso seja constatada pela organização uma quebra proposital de motor alugado pelo KGV, o piloto será excluído e o preparador/chefe de equipe (profissional responsável) poderá ser suspenso por 06 (seis) meses, tendo que pagar o valor de um motor novo, acrescido de 20% como indenização de mão-de-obra.

13.1.1 KIT DO MOTOR – É de responsabilidade única e exclusiva da equipe a preservação das peças desse kit. Somente haverá troca de algum item após avaliação por parte da organização.

13.1.2 A avaliação do motor será realizada após a prova ou com até dois (02) dias úteis após o término da etapa.

13.2 É vedado o intercâmbio de motores entre pilotos/equipes das categorias que competirem com motores alugados. Sendo constatado o intercâmbio, será aplicada a pena de desclassificação e multa de 10 (dez) Ups a todos os pilotos/equipes envolvidos.

ART. 14º - EQUIPAMENTO PESSOAL DOS PILOTOS

14.1 Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA e dentro do prazo de validade. Não será aceito o capacete com danos ao casco, cinta jugular, sistema de fechamento da cinta e/ou de fixação da viseira.

Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Estes itens deverão ser apresentados em perfeito estado de conservação, isto é, sem rasgos, partes desgastadas ou descosturadas causando exposição de porções do corpo do piloto.

Os pilotos das categorias PMK, PCK, e PJMK deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço, nas demais categorias é recomendado o seu uso. Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores.



14.2 No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;

14.3 As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;

14.4 A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.

14.5 Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Neste, o piloto deverá apresentar ao Comissário outra peça de equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

14.6 É proibida à utilização de quaisquer aparelhos/câmeras acopladas em capacetes ou qualquer outra parte do corpo do piloto, sob pena de imediata desclassificação ou exclusão.

ART. 29º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

29.1 Com o objetivo de melhorar a identificação dos concorrentes por parte dos Comissários Desportivos e Técnicos, facilitando o julgamento de ocorrências antes, durante e depois da realização das provas, passa a ser obrigatório seguir os padrões de numeração determinados pelo RNK, conforme segue:

29.1.1 A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal. É obrigatória a colocação da numeração em cada lateral, em sua porção mais recuada, com área de 200mm de altura por 150mm de largura, como forma de facilitar a identificação dos karts por parte dos Comissários Desportivos.

29.1.2 Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço na frente e atrás, bem como 15mm de traço nas laterais.

29.1.2.1 Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira preta com círculo laranja, para se dirigir ao imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões). A não-observação deste artigo pode ser considerada infração técnica, estando sujeita às punições previstas (desclassificação, multa, suspensão, etc.)

29.1.2.2 Será obrigatório o uso do número oficial do piloto em todos os treinos, tomadas e corridas. O uso de identificação incorreta ou o não-uso sujeitará o piloto a, no mínimo,

interrupção de sua atividade de pista para correção, sem prejuízo de outras punições desportivas adicionais.

ART. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

31.1 Os pilotos que possuírem sensor próprio devem manter o mesmo carregado e funcionando corretamente; em caso de mal funcionamento durante os treinos o piloto será chamado aos boxes para reparos ou troca do sensor próprio por um da organização (além do time-penalty de 05 (cinco) minutos no treino seguinte, da mesma etapa ou seguinte). Se a falha ocorrer durante a tomada de tempos ou corridas o registro das voltas do piloto pode ser prejudicado, sem prejuízo para a organização.

31.2 Através de várias experiências detectamos a posição que obtém o melhor nível de identificação da passagem dos sensores pelas faixas na pista. A partir desta prova é obrigatório colocar os sensores em posição vertical, com o uso do “suporte azul” (à venda na loja Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.



CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS

ART. 32º - VALIDADE

32.1 Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento: antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por um Comissário Técnico por iniciativa própria ou a pedido de outros comissários, Diretor de Prova ou organização, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com a regulamentação técnica de suas categorias ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no regulamento e que serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após o evento.



32.2 Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, não constatada no momento, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição, ou em outra etapa subsequente.

ART. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO

33.1 Os Comissários Técnicos, a seu critério, poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

33.2 A violação, quebra ou adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

ART. 34º - PROCEDIMENTOS

34.1 O Comissário Técnico da prova procederá verificação dos karts em local previamente determinado ou em qualquer outro lugar a seu critério. A desmontagem das partes exigidas será feita:

34.1.2 Karts não equipado com motores Rotax:

34.1.2.1 Por um ou mais mecânicos (a critério da organização), devidamente identificado(s) e indicado(s) pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença dos Comissários Técnicos, ou de um profissional gabaritado indicado pelos Comissários; a desmontagem poderá ser feita pelos Comissários se estes entenderem que esta prática é necessária frente aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto, mas neste caso com comunicação prévia.

O mecânico, estando presente, tem o direito de acompanhar somente a desmontagem do equipamento pelo qual é responsável.

As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

34.2 Todas as peças porventura encontradas em desacordo com o regulamento serão retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

34.3 O Comissário Técnico poderá se valer de qualquer método para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

34.4 Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.



ART. 35º - PNEUS

35.1 Fica expressamente proibida a troca dos pneus lacrados. Só será feita a substituição de qualquer pneu lacrado sob supervisão e concordância do Comissário Técnico.

35.2 Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso, poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições de desgaste do restante do jogo (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

35.3 Se o piloto deixar de participar de uma prova, seus pneus ficarão em condições diferentes dos demais. Dessa forma, haverá uma punição em tempo na tomada de tempo e na etapa, ou provas da etapa em que retornar:

35.3.2 ROK CUP EXECUTIVE, ROK SENIOR EXECUTIVE, ROK MASTER EXECUTIVE, e SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS/ SÊNIOR, FORMULA 4 JUNIOR: Piloto participante que pular a etapa em que for obrigatório pneus novos será penalizado em 0,5s na tomada de tempo e em 2,0s em cada bateria da prova em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições.

Não haverá punição para o piloto que pular etapa de pneu usado, por entender a organização que já há desvantagem do mesmo por não ter marcado pontos na etapa de ausência (Ver NOTA).

O piloto novo que ingressar no campeonato nas mesmas etapas será penalizado da mesma forma por ser obrigatório utilizar pneu novo. Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um pneu novo, o piloto largará da última posição e será penalizado em 1,5s na corrida ou baterias por pneu trocado por um novo. Os valores serão multiplicados por 2 para troca de 2 pneus. Não será permitido trocar 3 pneus, restando a alternativa de colocar 1 jogo novo completo, largando em último e sendo penalizado em 2,0s em cada bateria da etapa.

35.4 Piloto/equipe que realizar a lacração dos pneus após o horário estipulado na programação será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos

ART. 36º - LASTROS

36.1 Deverão ser presos firmemente com sistema de porca-trava de nylon ou castelo, porca e contra-porca ou similar.

ART. 38º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO

38.1 É obrigatória a utilização, para todas as categorias, de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas



traseiras ou que siga uma largura estabelecida (conforme o Regulamento Técnico de cada categoria).

38.2 Se, durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer peça de carenagem ou a proteção traseira ou parte dela soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que se dirija à Área de Manutenção, durante as provas, ou aos boxes ou Área de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo da referida prática. No caso específico da Carenagem Frontal (Bico), mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto cujo kart enquadrar-se nesta situação, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema na Área de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e serão consideradas apenas as voltas realizadas até a constatação do problema pela Direção de Prova ou Comissários. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.

ART. 39º – DISCOS DE FREIO

Por questões de segurança, um desgaste total máximo (em qualquer posição da área de contato das pastilhas) de 1,5 mm será permitido. Discos com desgaste superior a este ou torneados para reduzir massa em qualquer espessura serão considerados fora de regulamento e, por consequência, tornarão seu usuário passível de desclassificação.

ART. 41º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA

41.1 Os seguintes itens, se apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação, mas sim em multa equivalente a 02 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

41.1.1 Numeração (cores, identificação de categoria e do artigo 29º);

41.1.2 Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;

41.1.3 Abraçadeiras plásticas em qualquer lugar do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: proibidas no cachimbo da vela das categorias Rotax, travamento artificial das garras de bico);

Uso de fitas adesivas em qualquer parte do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: sem completar a volta nos radiadores ROTAX, travamento artificial das garras de bico);



CAPÍTULO VIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através de adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 **SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS:** Aberto para pilotos nascidos antes de 2005; PSK – A poderão se inscrever nesta categoria (CLASSIFICAÇÃO GERAL).

2.2 **SUPER FÓRMULA 4 SÊNIOR:** Aberta a pilotos nascidos antes de 1989 (CLASSIFICAÇÃO APENAS PARA SUPER FÓRMULA 4 SÊNIOR);

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria SF (SUPER FÓRMULA 4) na cor preta com traço de 08mm.

3.1.2 Placa **AMARELA** com número **VERMELHO – Motor PEW**

3.1.3 Placa **AMARELA** com número **PRETO – Motor Próprio**

3.1.4 **Pódios separados para Graduados e Sênior**

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO



- 5.1** (motor PEW): **180 Kg**
(motor PRÓPRIO)185 Kg
Penalizações: venceu 8kg. 2º 6kg, 3º 4kg
- 5.2** Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.
- 5.3** Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR

6.1 CHASSI: Qualquer marca homologada pela CBA ou CIK/CBA desde 2010 (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos); liberado o intercâmbio de peças entre os mesmos, e nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da ficha de homologação. Apenas um chassi poderá ser usado por prova, que será lacrado ao final da tomada de tempo.

6.1.1 EIXO TRASEIRO: O eixo deverá ser em material ferroso e imantável com 50mm de diâmetro externo e parede mínima de 1,9mm

6.1.2 Os sistemas de freio poderão ser intercambiados, desde que completos (pinça de freio, pastilhas, cilindro-mestre, mangueira, disco e suporte), e que não impliquem em qualquer modificação em mancais de rolamento ou suporte de mancal de rolamento.

6.1.3 RODAS E CARENAGENS: qualquer peça cujo desenho esteja listado em ficha de homologação CBA desde 2006.

6.1.4 CUBO DE RODA: 90 mm, qualquer material.

6.1.5 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit/FA, DR (Danilo Rossi), KR (Kart Republic)

6.2 MOTOR (Próprio): O motor será Honda GX390, autorizado CBA, modelo T1, T2, ou H1, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado à ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

6.2.1 O volume mínimo obrigatório do interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da-vela, será de 54cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

6.2.2 No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.

6.2.3 Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.

6.2.4 As molas da válvulas poderão ser de livre procedência sendo permitida o uso calço nessas mesmas molas.

6.2.5 Será permitida a retirada do suporte do tanque.

6.2.6 Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo



estar montadas em suas posições originais e podendo atingir até a sobre medida de 0,75mm.

6.2.7 Será permitida a colocação de bronzinas. Porém, a equidistância dos furos deverá ser mantida.

6.2.8 Serão permitidas a adaptação da embreagem e a retífica do virabrequim em até 0,75mm, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da embreagem de distribuição.

6.2.9 Será permitida a retirada do limitador de giro.

6.2.10 Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

6.2.11 Será proibido o retrabalho do volante.

6.2.12 Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.

6.2.13 Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.

6.2.14 O coletor de escapamento será de livre procedência, com comprimento de 200 ± 20 mm, sendo proibido qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.

6.2.15 Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.

6.2.16 Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.

6.2.17 Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.

6.2.18 Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.

6.2.19 O motor deverá possuir obrigatoriamente no respiro, um condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi.

6.3 MOTOR (sorteado PEW): Marca Honda modelo GX 390, 4 tempos, 13 HP, sorteado a cada etapa pelo KGV.

6.3.1 Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

6.3.2 SORTEIOS DE MOTOR

6.3.2.1 TREINOS LIVRES: Será sorteado 1 motor para estes treinos inicialmente, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento. Após os treinos livres um novo sorteio será realizado, conforme adendo nº 02 (dois) da Programação do Evento. Será permitido trocar de motor após a Tomada de Tempos e 1ª bateria (deverá ser realizada em até 10 minutos depois do seu final). O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem constatação pela organização de falhas ou problemas será penalizado com perda de 4 (quatro) posições na 1ª troca e perda de 8 (oito) posições na 2ª troca, no grid de largada.

6.4 EMBREAGEM: Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto), e coroa máxima de 42 dentes.

6.5 CARBURADOR (próprio): Será permitida somente a calibragem do furo do giclê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.



6.5.1 (alugado): O motor alugado já virá com carburador, sendo proibida a sua troca ao modificação.

6.6 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA)(próprio): Deverá ser homologado CBA, da marca do fabricante do motor utilizado, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso.

6.6.1 (alugado): O motor alugado já virá com a curva de escape, sendo proibida a sua troca ou modificação.

6.7 ESCAPAMENTO: Homologado CBA 2013 para as categorias 2 tempos, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases. Liberadas as saídas com medidas máximas de 21 ou 25 mm.

6.8 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

6.9 FILTRO: Somente modelo Turbo (mesmo da categoria Pro500), com a mesma instalação (coletor de admissão).

6.10 JUNTAS (próprio): Serão livres, devendo manter suas funções.

6.10.1 (alugado): proibido alterar o motor alugado.

6.11 VELA: Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

6.11.1 NGK BP6ES;

6.11.2 NGK BPR6ES;

6.11.3 NGK BPR7ES;

6.11.4 DENSO W20EP-U

6.11.5 DENSO W20EPR-U

6.11.6 DENSO W22EPR-U

6.12 BOBINA (próprio): Deverá ser original e obrigatória sua fixação no ponto original – sem retrabalho.

6.12.1 (alugado): proibido alterar o motor alugado.

6.13 BOMBA DE COMBUSTÍVEL (próprio): Será livre.

6.13.1 (alugado): proibido alterar o motor alugado.

6.14 RELAÇÃO: Pinhão 13 (treze) dentes e coroa máxima de 42 dentes.

6.15 PÁRA-CHOQUE: Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro de plástico homologado CBA.

6.16 TANQUE DE COMBUSTÍVEL: Deverá ser central, original do chassi.



ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO

7.1 Uso obrigatório para pilotos com idade até 15 anos.

ART. 8º - PNEUS

8.1 MG especificação HZi (Vermelho), quatro jogos de pneus **novos** serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª e 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª e 6ª etapas (segundo jogo); 7ª, 8ª e 9ª etapas (terceiro jogo); 10ª etapa (quarto jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

8.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

8.3 **PNEUS DE CHUVA:** MG especificação WT (Wet). Os pilotos poderão entrar no Parque Fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que, em caso de utilização, será lacrado no Parque Fechado durante a vitória. A Direção de Provas pode autorizar ou solicitar, a qualquer momento, a troca dos pneus de chuva lacrados de qualquer piloto por pneus novos por motivo de segurança.

O jogo de pneus lacrado da Tomada de Tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.